

Fomento recomienda a Aena abrir la segunda pista del Aeropuerto tras un incidente entre dos aviones



IGNACIO LILLO

lillo@diariosur.es

Los responsables del aeródromo esgrimen que aún no es imprescindible, por lo que se activa sólo en los momentos de mayor saturación

MÁLAGA. El debate abierto sobre la necesidad de activar ya, de manera indefinida, la segunda pista del aeropuerto, ante el creciente número de viajeros que utilizan el aeropuerto de Málaga, se había mantenido hasta ahora en el ámbito de los argumentos técnicos de los controladores aéreos -principales impulsores de que se ponga en servicio- y los gestores de Aena, que mantienen que todavía no es imprescindible, por lo que se activa sólo en los momentos de mayor saturación.

En cambio, existe un documento oficial -al que ha tenido acceso este periódico- que aporta una nueva perspectiva al debate. Fue elaborado por la Comisión de Estudio y Análisis de Notificaciones de Incidentes de Tránsito Aéreo (Ceanita), un organismo dependiente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (Aesa). Ambas forman parte de la estructura del Ministerio de Fomento, igual que Aena. En septiembre del año pasado, dos aviones (uno en plena operación de aterrizaje y el otro en el momento del despegue) se quedaron muy cerca el uno del otro en las inmediaciones de la pista: «La distancia mínima a la que se encontraron las aeronaves fue de 0,6 millas náuticas y 0 pies, siendo las distancias mínimas prescritas para este espacio aéreo 3 millas náuticas o 1000 pies», cita textualmente. Finalmente, la situación se resolvió sin consecuencias.

Este incidente motivó una investigación interna, que concluyó con una serie de recomendaciones a todos los actores implicados por parte de Ceanita, entre las que aparece, por primera vez de manera oficial, una referida a la idoneidad de activar la segunda pista. En concreto, el documento cita textualmente: «Se recomienda a Aena S.A. que, a la vista de lo ocurrido en este expediente [119/14], evalúe la posibilidad de tener en servicio la RWY 12/30 (la segunda pista) de LEMG (el Aeropuerto de Málaga) con el objeto de segregar las operaciones de aterrizaje/despegue».

De acuerdo a esta propuesta, en función de la dirección del viento, las aeronaves que quisieran aterrizar tomarían tierra siempre por una misma pista; mientras que los que estuvieran listos para despegar lo harían por la otra. De esta forma, se minimizaría el riesgo de alcance.

Por su parte, al ser consultadas por esta cuestión, fuentes de Aena reconocieron la existencia de dicho informe, aunque esgrimieron que ya en su momento se aportaron los argumentos técnicos para mantener la operativa como hasta ahora, con una sola pista y refuerzos puntuales con la segunda cuando hagan falta.

Aena no lo ve necesario

El Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol siguió la recomendación de la Ceanita (que, según recuerdan, es un órgano puramente consultivo) por lo que analizó el suceso y res-

pondió: «Se han evaluado los periodos de tiempo y densidad de tráfico que aconsejan la puesta en servicio de la pista 12/30, determinándose que dicha puesta en servicio se realizará cuando así lo exijan dichas razones de capacidad y/o necesidades operativas». Además, recordó que el día del incidente, entre las 11.00 horas y las 12.00 horas, cuando sucedió, se registraron un total de 27 operaciones, muy por debajo de la capacidad declarada de la pista principal (37 operaciones/hora); «por lo que no se podría decir que dicho incidente se produjo en un escenario

de especial congestión, como para tener en servicio la segunda pista, ni que dicha supuesta congestión fuera su causante».

«En cualquier caso, las operaciones de aeronaves en el área de maniobras del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol, ya sea en su configuración con una o con dos pistas de vuelo, se realizan en base a procedimientos totalmente seguros, validados por la autoridad competente y avalados por la experiencia de más de 60 años de servicio, por lo que la consideración de seguridad en dichas operaciones es totalmen-

te independiente de la segregación de las mismas en llegadas y salidas», afirmaron las fuentes.

El uso de una o dos pistas responde, según Aena, a la demanda y a la capacidad, no a la seguridad operacional. Durante este pasado verano, los dos campos de vuelos han estado operativos en simultáneo todos los sábados y los domingos desde el 11 de julio y hasta el final de agosto. Posteriormente, se volvió a abrir los dos últimos fines de semana de septiembre (los días 19, 20, 26 y 27), cuando se produjeron nuevos repuntes de las operaciones.

Así fue el incidente que motivó el informe

Claves para entender el texto:

TWR es la torre de control; LEMG, el aeropuerto de Málaga; RWY 13, la pista antigua. NM son millas náuticas; ft, pies.

Entre las recomendaciones aparece por primera vez de manera oficial la de abrir indefinidamente la segunda pista y segregar las operaciones de aterrizaje y despegue.

Rec119/14_06: Se recomienda a Aena, S.A. que, a la vista de lo ocurrido en este expediente [119/14], que evalúe la posibilidad de tener en servicio la RWY 12/30 de LEMG con el objeto de segregar las operaciones de aterrizaje/despegue.



TWR LEMG autorizó a despegar de la RWY 13 de LEMG a la aeronave 2, encontrándose la aeronave 1 a 4,1 NM del umbral de la misma pista. La aeronave 2 inició una maniobra de aterrizaje interrumpido, con el mismo rumbo que la aeronave 1 en despegue, sin notificar esto ni sus intenciones. Ante esta situación, TWR LEMG instruyó a la aeronave 2 a virar a rumbo N con intención de separarlo de la maniobra que estaba realizando la aeronave 1, sin indicación de sentido de viraje. Posteriormente, la aeronave 1 notificó que viraba al mismo rumbo por su izquierda, siendo esta maniobra diferente a la de aproximación frustrada publicada y provocando que ambas aeronaves se acercaran aún más. Finalmente TWR LEMG instruyó a la aeronave 2 a virar a su derecha a rumbo S para separación de tráfico.

Pudo contribuir al incidente que la aeronave 2 se demorara en su carrera de despegue.

La distancia mínima a la que se encontraron las aeronaves fue de 0,6 NM y 0 ft siendo las distancias mínimas prescritas para este espacio aéreo 3 NM o 1000 ft.



Vista aérea de las dos pistas. SUR

Controladores, partidos y el pleno del Ayuntamiento reivindican la apertura

II LILLO

MÁLAGA. Aena se enfrenta a una reivindicación creciente, por parte tanto de colectivos profesionales como de instituciones y partidos políticos, que reclaman la activación urgente y permanente de la segunda pista. Los primeros en abrir el debate fueron los controladores aéreos, quienes esgrimen que el

empeño de la empresa por mantenerla cerrada la mayor parte del tiempo produce hasta 45 minutos de demoras innecesarias a las aeronaves en su llegada y salida de Málaga. Además, aseguran que este es el único aeródromo español con dos o más pistas que no las tiene abiertas de forma permanente.

Sus quejas llegaron hasta el ple-

no del Ayuntamiento de la capital, de la mano del grupo IU-Málaga para la Gente, y en su última sesión se aprobó una moción en la que se pedía al Ministerio de Fomento la puesta en marcha total de esta infraestructura.

El último en terciar en el debate fue el secretario general del PSOE en la provincia y del grupo socialis-

ta en el Congreso de los Diputados, Miguel Ángel Heredia, quien denunció que el Gobierno del PP la mantiene cerrada «por ahorrarse 50 puestos de trabajo». Como recordó, el nuevo campo de vuelos supuso una inversión en el año 2012 de 624 millones de euros, y puso de relieve las quejas de las compañías aéreas, ya que por cada minuto de retraso en el aterrizaje o en el despegue estas pierden unos 100 euros. Al tiempo, añadió que sería indispensable para conseguir que el aeropuerto malagueño se convirtiera en un 'hub' o centro de conexiones internacionales, que es una apuesta del PSOE.